

CANADEESCHE LOCOMOTIEVEN VOOR BELGIE



Een der Canadeesche loocs welke in dienst is getreden van de Belgische Spoorwegen Foto N. M. B. S.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft vorig jaar in Canada een order geplaatst voor 300 locomotieven van het type 1-D. De machines lijken uiterlijk veel op de Class 280 S 160 en 161 locomotieven type 1-D van het United States War Department, maar de belangrijkste afmetingen, zoals drijfwiel-, ketel- en cilinderdiameter, zuigerslag, radstand, e.d. zijn aanzienlijk groter. De machines zijn daardoor krachtiger en ook sneller, zoodat zij zowel voor goederen- als voor persontreinen zeer geschikt zijn. Ook zijn het geen oorlogslocomotieven zoals bovengenoemde eenheden van het U. S. War Department. Zij zijn volgens normale richtlijnen gebouwd.

De machines hebben de serieaanduiding „type 29” gekregen en voldoen aan de volgende data:

Radstand locomotief	8407 mm
Drijfwieldiameter	1520 mm
Aantal cylinders	2
Cilinderdiameter	558,8 mm
Zuigerslag	711,2 mm
Keteldiameter	1854 mm
Lengte tusschen pijpenplaten	4393 mm
Roosteroppervlak	4,40 m ²
Spanning	15,75 kg/cm ²
Aantal vlampijpen	152 stuks van 50,8/45,3 mm diam. 40 stuks van 136,5/129 mm diam.
Aantal oververhitterbuizen	40 stuks van 40/48 mm diam.
Waterinhoud tender	24 m ³
Kolenvoorraad tender	10 ton
Wieldiameter tender	965 mm
Gewicht locomotief dienstvaardig	91,25 ton
Adhesiegewicht	76,27 ton
Gewicht tender dienstvaardig	57,65 ton
Totale radstand locomotief en tender	17087 mm
Maximum snelheid	96 km/h

Van deze machines zijn 60 stuks gebouwd door de Canadian Locomotive Company te Kingston, 160 door de Montreal Locomotive Works te Montreal (zusstermaatschappij van de American Locomotive Company) en 80 in de fabrieken van de American Locomotive Co. te Schenectady (U.S.A.). De eerste machine is begin Januari van dit jaar in gedemonteerd toestand te Antwerpen aangekomen. Zij is daar gemonteerd en na beproeving in het Atelier Central te Leuven toegevoegd aan het Depot te Jemelle. Nm.

THE LONDON PASSENGER TRANSPORT BOARD IN DEN OORLOG

In het geïllustreerde Engelsche weekblad „Envoy” komt een interessant artikel voor over het Londensche verkeer tijdens den oorlog en zeer speciaal in den tijd, dat de vijand nog in staat was groote bombardementen uit te voeren.

Ofschoon de Duitschers deden uitkomen, dat Londen, de grootste stad der wereld van den aardbodem was weggevaagd, bleek de schade alhoewel aanzienlijk, toch zeer beperkt. Het spreekt vanzelf, dat een van de eerste zorgen was het verkeersapparaat intact te houden, omdat de schade hieraan het vervoer van levensmiddelen en van de werkende Londenaars kon stilleten. De „London Passenger Transport Board” of kortweg London Transport (L. T.), in 1933 gesticht om alle Londensche verkeersmiddelen te exploiteeren, heeft niet alleen het verkeer onder de moeilijkste omstandigheden verzorgd, maar heeft ook andere groote diensten aan de beproefde bevolking weten te bieden.

Wat hier gepresteerd is grenst aan het ongelooflijke. Het werkgebied van de L. T. heeft een doorsnede van 80 km met de City als middelpunt en is dus te vergelijken met een gebied, waarvan de middenlijn ongeveer reikt van Amsterdam tot Arnhem.

Hier wordt een net geëxploiteerd, waar 3200 spoorwagens, 2600 trams en trolleybussen en 6000 autobussen een afstand van 859.000.000 km per jaar afleggen. In dien tijd werden per jaar 3.617.000.000 passagiers vervoerd of wel 10.000.000 per dag, hetgeen in de ergste oorlogsdagen nooit lager dan 7.900.000 is geweest. Iedereen kan begrijpen, dat er heel veel organisatie-vermogen voor noodig is geweest om alles naar behooren te laten draaien. Toen ieder voelde, dat er wat broeide in de

wereld is de L. T. in 1938 al begonnen voorzorgsmaatregelen te nemen. Alle gebouwen, werkplaatsen, remises, garages, kantoren en stations werden onder handen genomen, het glas verdween van de daken, schuilplaatsen werden gebouwd, waarvan sommige 3 a 4000 menschen konden bergen, met logies en keukens; er kwamen eerste hulp- en uitkijkposten en men ging het personeel bekwaamen in het treffen van maatregelen bij luchtaanvallen.

Toen dan ook in September 1939 de oorlog begon was men klaar en kon onmiddellijk een begin worden gemaakt met het evacueeren van 4000 bussen, 900 trams en 600 treinen met 607.000 personen uit Londen en deze evacuatie werd geleidelijk voortgezet. Samen met de spoorwegmaatschappijen heeft men bijv. 1.000.000 schoolkinderen afgevoerd. Tijdens de bombardementen zochten duizenden vrouwen met kinderen de stations van de „Underground” op om daar den nacht door te brengen. Zoo tegen het vallen van den avond daalden zij dan in drommen met dekens en kussens af, om een goed heenkomen te zoeken. Hier konden in October 1942 — den tijd van de hevigste bombardementen en den grootsten nood — 100.000 tot 160.000 menschen worden ondergebracht; alles was voorzien van het noodige comfort en van ververshingen.

Op de perrons waren bedden in drie verdiepingen aangebracht. Om ongenoegen te voorkomen werden genummerde plaatsbewijzen uitgegeeft, zoodat men tederen nacht in hetzelfde bed kon slapen. Op ieder station was een medische dienst aanwezig, die o.m. de kinderen beneden 14 jaar geregeld onderzocht. Leesbibliotheken waren ingericht en godsdienstoefeningen werden gehouden, terwijl binnen 6 weken na den aanvang der bombardementen al 124 cantines warm voedsel verstrekten, dat per speciaal trein werd rondgebracht.

Gezien de ervaringen met de stations en de voorliefde van het publiek voor deze schuilplaatsen ging de L. T. er toe over op 8 plaatsen nieuwe tunnels te bouwen, welke speciaal als schuilplaats bedoeld waren.

De „Underground” vervoert per jaar 562.500.000 reizigers, die geheel vertrouwen op de veiligheid en snelheid van dit vervoermiddel. Zij kunnen dit gerust doen, want de gemiddelde vertraging op het 800 km lange net bedraagt nog geen 5 minuten per week. Het schuilen had echter ook zijn nadeelen, want de onderhoudsoplegingen konden niet altoos hun taak naar behooren uitvoeren; toch deden zij schitterend werk. Zoo werd 's nachts een station totaal vernield, waarbij een trein onder het puin werd bedolven en de weg volkomen versperd. 's Morgens reden de treinen weer in beide richtingen en... er was een tijdelijk station met loketten voor het nemen van kaartjes. Zoo zijn tientallen voorbeelden aan te halen. Ook het bovengrondsche verkeer had zijn problemen, ofschoon minder ingewikkeld mochten ze niet veronachtzaamd worden. Als gebouwen of woningen door brand of bommen beschadigd waren, moest de route verlegd worden, wanneer bovenleidingen vernield waren, moesten deze 's nachts hersteld worden; zoo is meer dan 30 km draad vervangen. Ook de nachtbusen hebben nooit stilgestaan, zoodat al met al de waardeering van het publiek voor het personeel zeer groot was. Dit gold ook speciaal den duizenden vrouwen, die bij de L. T. het werk van zooveel manieren overnamen. In Mei 1940 werden de eerste conductrices aangesteld, thans is de helft van de 18.000 conducteurs van het vrouwelijk geslacht, terwijl daarbij nog 3000 komen, die ander werk deden, zoals h.v. het schoonmaken van de wagens.

C. BOUMAN

NIEUW RIJTUIGTYPE VAN DE SOUTHERN RAILWAY

B. — De Southern Railway heeft een nieuw rijtuigtype ingevoerd voor reizigersvervoer op haar hoofdlijn.

Het kan 48 passagiers bevatten in vier eerste klasse en drie derde klasse compartimenten. Het rijtuig weegt 34 ton, totale lengte over de buffers 20447 mm, grootste breedte 2819 mm.

De afbeelding, die „Modern Transport” in haar nummer van 6 October 1945 van dit rijtuig geeft, wekt niet den indruk van iets nieuws. Volgens de beschrijving zijn er in de details wel opmerkelijke wijzigingen en verbeteringen aangebracht.

De ruimte onder de zitbanken is zoo ruim en hoog mogelijk gehouden om gelegenheid te geven tot berging van bagage. Tevens wordt daarmede de gelegenheid tot schoonhouden der coupé's aanzienlijk bevorderd.

Een ventilatieleiding, aansluitende aan torpedo-ventilateurs op het dak, ligt in het bovengedeelte van de zijgang en is verbonden met de afzonderlijke coupé's. In de coupé's is een vlak plafond aangebracht, zoodat alleen nabij de ramen nog de lijn van het gebogen gedeelte dak te zien is. Opmerkelijk is, dat hiervan wordt gezegd, dat de indruk van ruimtelijkheid door dit platte plafond niet wordt benadeeld, doch integendeel juist wordt bevorderd.

Er is een diffuus-elektrische verlichting aangebracht en behalve normale stoomverwarming zijn elektrisch verwarmde paneelen voor voetverwarming ingebouwd onder de vloerkleedjes. De stroom voor de verwarmingselementen wordt onttrokken aan de lichtleiding. Deze elektrische matten vragen 180 à 200 Watt.

Vóór tot aanschaffing werd overgegaan, zijn proeven met deze toestellen genomen. Een mat werd neergelegd op een plaats in de werkplaats, zoodanig, dat er voortdurend zware kruiwagens, beladen met accu's en dynamo's over moesten passeeren. Bovendien werd er een hoeveelheid verdund zwavelzuur over uitgestort. Na drie weken bleek de mat electrisch en mechanisch onbeschadigd te zijn.